info-tech

Exposé I du 23 mars 2001 :
Rappel de produits dans le commerce suisse des véhicules à moteur
Marc Kaeslin, docteur en droit
Avocat, Lucerne

Exposé II de novembre 2002 :
Rappel de voitures et prise en charge des coûts
Vito Roberto, docteur en droit
Professeur à l'Université de Saint-Gall et avocat à Zurich

Technique et Environnement & ASSISTA tcs

Impressum

Editeur:	*Touring Club Suisse (TCS) et Assista TCS SA*
Coordination:	*Technique et Environnement, 6032 Emmen, Lucerne*
Traduction:	*TCS, F. Antoniazzi, docteur en droit*
Distribution:	*tus@tcs.ch, Fax 041 267 18 12*
Emoluments:	*Prestation gratuite au service de la sécurité routière*
Titre:	*Exposé I et exposé II sur le sujet: Rappels de voitures*
Edition:	*1ère édition 31.05.2002*
Classement:	*Doctech 3377 du 30.11.2002*
Copyright:	*by TCS Emmen, 2002 Reproduction, citation et archivage numérique autorisés avec indication de la source.*

info-tech

Exposé I du 23 mars 2001 :
Rappel de produits dans le commerce suisse des véhicules à moteur

Marc Kaeslin, docteur en droit
Avocat, Lucerne

Technique et Environnement & ASSISTA tcs

Etude d'avocats Niggli & Kaeslin

Peter Niggli, Dr. en droit et avocat
Marc Kaeslin, Dr. en droit et avocat
Mark Bünzli, Dr. en droit et avocat

CH-6005 Lucerne
Eichwaldstrasse 7
Téléphone +41 41 318 60 50
Téléphaxe +41 41 318 60 51

Touring Club Suisse (TCS)
Service d'information technique
Buholzstrasse 40
Case postale
6032 Emmen

23 mars 2001
B/K/ps (2)

Rappel de produits dans le commerce suisse des véhicules à moteur

Messieurs,

Le rappel de séries entières de produits en raison de défauts techniques apparaît sous différentes formes dans le marché suisse des véhicules à moteur (rappels tacites, rappels publics, rappels volontaires, rappels ordonnés par les autorités). Etant donné que les véhicules à moteur sont susceptibles de provoquer des dommages importants, il apparaît d'emblée nécessaire d'examiner et d'évaluer la situation juridique actuelle (cf. lit. A). Sur la base de cette appréciation, il sera possible de formuler clairement des demandes au législateur (cf. lit. B).

Dans les considérations qui suivent, je me concentrerai sur l'appréciation juridique et me limiterai à esquisser seulement à grands traits la situation de droit. La démarche suivante consistera à présenter de manière approfondie certains de ces secteurs et, par exemple, de complémenter les remarques je formulerai à l'aide de remarques en matière d'organisation. En outre, je me bornerai à faire une présentation du droit privé suisse et j'apporterai ultérieurement des compléments sous l'angle du droit administratif et du droit pénal.

A. De lege lata (situation actuelle en Suisse)

I. Responsabilité contractuelle et légale

1. En règle générale, l'acheteur acquiert la propriété d'un véhicule à moteur dans le cadre d'un contrat d'achat avec un commerçant, qui est son partenaire contractuel, ou avec un vendeur privé.

   Si l'objet acheté est affecté de défauts techniques, l'acheteur peut en principe se prévaloir de la garantie prévue contractuellement ou de la garantie prévue aux articles 197 et ss. du Code suisse des obligations (CO). Ces moyens de droit sont avant tout conçus pour remédier à de tels défauts (réparation), pour adapter le prix d'achat à l'état défectueux de l'objet acheté (action en réduction du prix) ou pour annuler le contrat en raison de l'état défectueux de l'objet acheté (action rédhibitoire).

2. Ce n'est que sur la base d'une appréciation de la situation de fait et de droit dans un cas concret qu'il est possible de déterminer si l'acheteur d'un véhicule à moteur a des droits découlant des défauts de la chose vendue et, le cas échéant, lesquels. Cependant, étant donné que les délais de prescription, dans lesquels il faut faire valoir aussi bien la garantie contractuelle que la garantie légale, sont courts, il arrive souvent que l'acheteur ne soit plus en mesure de faire valoir ses droits au moment où il découvre les défauts.

   Par ailleurs, dans la mesure où l'acheteur subit un dommage corporel et / ou matériel du fait de l'utilisation d'un produit défectueux, il ne devrait y avoir de garantie contractuelle du vendeur que dans des cas exceptionnels.

3. Si le vendeur de véhicules à moteur (concessionnaire etc.) a concrètement connaissance d'un potentiel dommageable du véhicule à moteur vendu, ceci pendant que son obligation de garantie est valable et que le délai de prescription n'est pas écoulé, il peut en résulter une obligation contractuelle proprement dite, par exemple l'obligation de procéder à une action de rappel individuelle. Une telle obligation peut se justifier en raison du degré d'information en principe plus élevé, qui est celui du vendeur, de ses connaissances spécifiques et aussi de ses rapports juridiques (directs ou indirects) avec le fabricant de véhicules. Mais une telle «obligation» doit être considérée pour différentes raisons comme une ébauche de solution totalement inappropriée à la problématique.

II. Responsabilité extracontractuelle

4. Il est possible d'acquiescer à une responsabilité extracontractuelle, basée sur le principe général du degré de dangerosité selon lequel «celui qui crée ou maintient une situation dangereuse doit prendre les mesures de protection nécessaires». Cependant, cela n'est possible qu'à la condition préalable que la preuve d'une violation, par le vendeur ou le fabricant, des obligations d'assurer la sécurité du trafic puisse être rapportée. Ces obligations d'assurer la sécurité du trafic se rapportent aux domaines de la construction, de la fabrication et de l'instruction de même qu'à l'observation du produit. Après avoir mis un produit sur le marché, le constructeur a en particulier l'obligation d'en surveiller activement le comportement.

5. Si, par exemple, le constructeur et, à la rigueur, le concessionnaire négligent ou tardent à engager une action de rappel, bien que le défaut et le potentiel dommageable soient suffisamment connus ou devraient être connus à partir d'une surveillance active du produit en question, leur comportement est considéré comme illégal et fautif. Un tel comportement peut fonder l'obligation de réparer le dommage lorsque, dans un cas concret, la preuve peut être rapportée qu'une action de rappel aurait permis d'éviter l'événement dommageable.

III. Responsabilité à raison d'une loi spéciale (responsabilité du fait des produits)

6. Chaque personne qui importe un produit en vue de la vente ou de toute autre forme de distribution dans le cadre de son activité commerciale, est considérée comme producteur au sens de la loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits (LRFP). En tant que tel, le producteur répond du dommage lorsqu'un produit défectueux cause la mort d'une personne ou provoque chez elle des lésions corporelles et / ou un dommage à une chose ou la destruction d'une chose d'un type qui la destine habituellement à l'usage ou à la consommation privés et qui a été principalement utilisée à des fins privés par la victime (art. 1er LRFP).

7. Cependant, une responsabilité selon la LRFP suppose, entre autres, que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment de la mise en circulation du produit, aurait permis de déceler l'existence du défaut (art. 5 al. 1 lit. e LRFP). Dans la mesure où tel n'est pas le cas lors de la mise en circulation d'un produit, il n'est possible de faire valoir, avec des chances de succès, des prétentions en dommages intérêts, basées sur la LRFP, que lorsque le producteur ne procède pas à des modifications dans la fabrication du produit, ceci malgré le fait qu'entre-temps les défauts soient devenus décelables.

IV. Sécurité des produits

8. À la différence par rapport à la responsabilité du fait des produits (cf. ci avant chiffre III.6 f.), il n'existe actuellement en Suisse que des dispositions sectorielles concernant la sûreté des produits, par exemple, dans le domaine des véhicules à moteur, l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT).

   En juillet 2000, le Conseil fédéral a refusé de reprendre la directive européenne 92/59 CEE (nouveau, projet de directive C93) et d'élaborer une loi concernant la sécurité des produits, comme il en existe, par exemple, en Allemagne depuis plusieurs années déjà. Ce faisant, il s'est rallié aux recommandations formulées dans le rapport du groupe de travail interdépartemental concernant la sécurité des biens de consommation en Suisse. Jusqu'à présent, il n'y a par conséquent pas, en Suisse, de dispositions d'ordre général concernant les mises en garde contre des produits défectueux ainsi que leur rappel.

B. De lege ferenda (postulats)

9. En ce qui concerne la responsabilité du fait de produits (cf. ci avant chiffre III.6 f.), la situation juridique en vigueur en Suisse peut être en principe considérée comme suffisante. Dans le cadre des dispositions légales, il appartient aux instances judiciaires de définir quelles sont les exigences en matière de diligence des producteurs et des concessionnaires, lors de la construction, de la fabrication, de l'instruction et, en particulier, de la surveillance des produits. Elles doivent le faire de manière telle qu'il en résulte pour les consommateurs une protection plus élevée.

10. Malgré cela et compte tenu de l'énorme potentiel dommageable des véhicules à moteur, il apparaît tout à fait indiqué, dans ce secteur particulier, de créer des dispositions légales se rapportant à la sécurité des produits (cf. chiffre IV, 8) et, en particulier, aux mises en garde et au rappel :

- La grande priorité est de prévoir la création d'un organisme technique indépendant (par exemple, le TCS) auquel les vendeurs, les garagistes, les commerçants et autres pourraient annoncer des défauts récurrents qui portent atteinte de manière décisive à la sécurité du produit. Ce centre de compétence doit avoir la possibilité, sur la base de ses propres connaissances, d'imposer aux producteurs et aux importateurs l'obligation de mettre en garde les détenteurs de véhicules à moteur contre des défauts manifestes ou d'engager une action de rappel. Dans la mesure où la mise en demeure de l'organisme technique n'aurait pas de suite, cette instance devrait avoir la possibilité d'intervenir elle-même directement.

  Ce n'est que de cette manière que l'on pourra empêcher que la pondération des coûts entraînés par de telles actions (y compris le préjudice porté à l'image) et de ceux qui découlent d'accidents provoqués par des défauts, ne demeure le facteur décisif à partir duquel les producteurs et les importateurs fixent leur position de cas en cas.

  En outre, les consommateurs auraient aussi la possibilité, avant d'acheter un véhicule à moteur, de s'informer auprès de cet organisme pour s'assurer que le véhicule à moteur qu'ils envisagent d'acheter ne présente aucun problème technique apparu après son introduction sur le marché.

- Par ailleurs, il faut garantir que chaque détenteur d'un véhicule à moteur soit directement et clairement informé en ce qui concerne les mises en garde et / ou les actions de rappel essentielles en matière de sécurité, se rapportant à son véhicule à moteur. Cela implique l'indication du modèle exact de véhicule avec son année de construction, le nombre des véhicules à moteur concernés en Suisse, la présentation du défaut technique, la description de la cause du défaut, la liste des conséquences possibles et des mesures nécessaires.

  Dans cette perspective, il serait pensable de recourir aux banques de données du contrôle fédéral des véhicules à moteur et / ou des services cantonaux de la circulation routière.

- Ensuite, il y a lieu d'obliger légalement les producteurs et les importateurs de véhicules à moteur à procéder à des mises en garde et à des actions de rappel. Cela permettra aussi de s'opposer à la fâcheuse tendance qui consiste à mettre sur le marché des véhicules à moteur qui ne sont pas complètement arrivés à maturité et de se servir abusivement de l'acheteur pour les tester.

Il s'impose d'exercer une forte pression sur le législateur et de le rendre attentif à la nécessité d'agir, qui existe dans ces domaines spéciaux.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

M. Kaeslin
Docteur en droit, avocat

info-tech

Exposé II de novembre 2002 :
Rappel de véhicules à moteur et prise en charge des coûts
Vito Roberto, docteur en droit
Professeur à l'Université de Saint-Gall et avocat à Zurich

Technique et Environnement & ASSISTA tcs

Université de Saint-Gall
Vito Roberto, docteur en droit, avocat
Professeur de droit privé, de droit commercial et d'économie
Guisanstrasse 92, 9010 Saint-Gall
Tél. 071 224 30 08

Exposé II
Le rappel de voitures et la prise en charge des frais

par le Professeur Vito Roberto, docteur en droit, LL.M.

I. INTRODUCTION ET INTERROGATION

Ces derniers temps, des rappels de voitures se produisent de plus en plus souvent. Cela fait naître le soupçon que des véhicules qui n'ont pas été suffisamment testés sont mis sur le marché et que, par conséquent, les automobilistes sont abusivement utilisés comme des «pilotes d'essai». Cependant, la cause de cet état de fait pourrait aussi (partiellement) tenir au fait que les constructeurs sont tout simplement devenus plus conscients des impératifs de qualité et qu'ils ont, par conséquent, plus vite tendance à rappeler les véhicules en cas de défauts.

En l'absence d'une réglementation légale claire, des questions se posent à bien des égards en relation avec le rappel de véhicules. C'est ainsi qu'il est déjà douteux qu'il existe une telle obligation de rappel. Il n'est pas non plus établi si le détenteur du véhicule doit s'adresser au vendeur auquel il a acheté la voiture ou au constructeur. En outre, il se pose la question de savoir si, en relation avec le rappel, des frais doivent être remboursés et, le cas échéant, lesquels.

Le TCS et Assista TCS m'ont chargé d'élucider ces questions sous l'angle juridique, ce que je fais dans le présent exposé II. Une version abrégée de l'analyse juridique figure dans l'exposé I.

Les explications suivantes sont subdivisées comme suit :

A) La première question examinée sera celle des prétentions qui existent à l'encontre du vendeur auquel la voiture a été achetée. Elle se décompose dans les éléments suivants :

   1. Bases juridiques générales

   2. Obligation de rappel du vendeur

   3. Obligation du vendeur de réparer le dommage et de rembourser les frais

B) La question suivante qui sera examinée sera celle des prétentions existant à l'endroit du constructeur de la voiture. Elle se décompose à son tour dans les éléments partiels suivants :

1. Bases légales générales

2. Obligation de rappel du constructeur

3. Obligation du constructeur de réparer le dommage et de rembourser les frais

C) Ensuite, la situation juridique dans l'UE sera brièvement présentée,

D) pour formuler enfin des demandes de nature juridique et politique au législateur suisse.

II. BREVE REPONSE

Sur la base de la situation de droit actuelle, le vendeur et le constructeur ont au minimum l'obligation de mettre en garde et d'informer les détenteurs de véhicules, dès qu'ils ont connaissance de défauts qui affectent les véhicules en question et qui constituent un danger sérieux pour les occupants ou pour d'autres personnes. La question de savoir si ces obligations s'étendent jusqu'à l'obligation de rappel est juridiquement controversée.

C'est en principe l'acheteur qui doit prendre lui-même en charge les frais en relation avec un rappel (éventuellement volontaire). Le remboursement de ces frais ne peut être réclamé que dans le cadre de la garantie contractuelle des défauts de la chose vendue.

Dans l'Union Européenne (UE), l'obligation de rappel est expressément réglementée, contrairement à ce qui est le cas dans la législation suisse. Il n'apparaît cependant pas clairement si les frais en relation avec le rappel doivent être remboursés. Il serait opportun que le législateur suisse reprenne dans le droit suisse la directive européenne concernant la sécurité des produits, qui réglemente également le rappel de produits. Simultanément, il conviendrait que la loi règle également la question des frais.

III. CONSIDERATIONS JURIDIQUES

A. Prétentions à l'endroit du vendeur

En règle générale, il existe un contrat de vente entre le commerçant (vendeur) et le propriétaire du véhicule (acheteur). Si un contrat de leasing a été conclu, il n'y a généralement pas de différences au point de vue juridique car celui qui loue le véhicule cède normalement au locataire les droits à l'encontre du vendeur.

1. Bases légales générales

a) Garantie contre les défauts de la chose vendue

Conformément aux articles 197 et ss. CO, en cas de défaut de la chose, l'acheteur dispose en principe, pendant une année à partir de la livraison du véhicule, des droits suivants découlant de la garantie en raison des défaut de la chose vendue : Il peut

a) rendre le véhicule et réclamer le remboursement du prix (action rédhibitoire, art. 205 et ss. CO),[1]

b) réclamer le remboursement d'une partie du prix jusqu'à concurrence de la moins-value (action en réduction du prix, art. 205 et ss. CO)[2] ou

c) (en cas de voiture neuve) exiger un autre véhicule (action en remplacement de la chose vendue, art. 206 CO).

L'acheteur n'a légalement pas le droit d'exiger la réparation du dommage.[3]

En plus de la garantie des défauts de la chose vendue, l'acheteur a droit à l'indemnisation de tout autre dommage (art. 208 al. 2 et 3 CO ; cf. à ce sujet les précisions mentionnées ci-après).

b) Vérification de la chose, avis au vendeur et prescription

Pour que l'acheteur puisse faire valoir des prétentions en dommages intérêts basées sur des défauts, il faut qu'il ait au préalable rempli ses obligations en ce qui concerne la vérification et l'avis au vendeur (art. 201 CO). En effet, l'acheteur a l'obligation de vérifier l'état de la chose dès sa réception et d'annoncer tout défaut constaté. S'il néglige de le faire, la chose est tenue pour acceptée et il perd tout droit à faire valoir une réclamation (art. 201 al. 2 CO). Si des défauts se révèlent plus tard, le vendeur doit les signaler immédiatement après leur découverte. On considère que le défaut est découvert lorsque sa constatation ne laisse place à aucun doute.[4]

---

* Je remercie M. Daniel Hufschmid, licencié en droit, substitut chez Baker & McKenzie, Zurich, qui m'a apporté son concours en vue de la rédaction de cet exposé.

[1] Une autre possibilité, en concurrence avec l'action rédhibitoire, consiste à attaquer le contrat de vente pour cause d'*erreur essentielle* (art. 24 al. 1 chiffre 4 CO), ce qui débouche sur l'invalidation du contrat. La jurisprudence constante du Tribunal fédéral ouvre la voie à cette possibilité mais la doctrine la rejette majoritairement. Cf. en particulier ATF 114 II 131 – faux Picasso ; H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 111 avec d'autres renvois.

[2] Cf. par exemple ATF 94 II 35 = Praxis 1968, 509, 513 (livraison d'une voiture modèle 1963 au lieu de 1964).

[3] ATF 95 II 125 cons. 6 ; H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 92 avec d'autres renvois. Mais certains auteurs pensent pouvoir faire dériver d'une application par analogie de l'art. 2 CCS un droit à la réparation (E. BUCHER, Schweizerisches Obligationenrecht, Besonderer Teil (Droit suisse des obligations, partie spéciale), 3ème édition, Zurich 1988, p. 97 ; F. FURRER : Beitrag zur Lehre der Gewährleistung im Vertragsrecht (Contribution à la doctrine de la garantie dans le droit contractuel), Thèse Zurich 1988, p. 74 ; GULDIMANN, Der Nachbesserungsanspruch von Käufer und Besteller im schweizerischen Recht (Le droit à la réparation de l'acheteur et de celui qui passe une commande, dans le droit suisse), Thèse Bâle 1978, pp. 67 et ss. et TH. SCHLUEP, Der Nachbesserungsanspruch und seine Bedeutung innerhalb des schweizerischen Kaufrechts (Le droit à la réparation et son importance dans le cadre du contrat de vente), Thèse Berne 1990, pp. 57 et ss.) ou bien d'une application par analogie de l'art. 368 al. 2 CO (Commentaire bernois / GIGER, CO 205 n° 42).

[4] ATF 117 II 425, 427 ; H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 80.

Il convient en outre de relever le court délai de prescription d'une année, qui s'applique à l'action en garantie pour les défauts de la chose (art. 210 CO). Le vendeur peut objecter la prescription à l'acheteur en ce qui concerne des prétentions annoncées après l'écoulement de ce délai, même si le défaut n'était constatable qu'après l'écoulement d'une année à compter de la date de l'achat.[5]

c) Exclusion de la garantie et du droit à l'indemnisation

Dans le secteur automobile, les dispositions légales en relation avec le contrat de vente sont régulièrement exclues des contrats de vente (cf. art. 199 CO).[6] En lieu et place de la garantie légale, l'acheteur peut exiger une réparation dans le cadre de la garantie accordée contractuellement. Les dispositions concernant la garantie excluent généralement d'autres réclamations. Mais en comparaison de la réglementation légale, la garantie contractuelle est avantageuse, en ce sens qu'elle prévoit un délai plus long (par exemple, trois ans).

L'exclusion ou la restriction des droits tels qu'ils découlent de la loi doivent valablement figurer dans le contrat de vente et la modification des clauses de droit dispositif doit être clairement exprimée.[7] Si l'exclusion ou la restriction est admissible, ses effets s'étendent aussi aux droits concurrents. Selon la doctrine dominante, cela est en particulier valable pour les droits de l'acheteur découlant d'un acte illicite au sens des articles 41 et ss. CO.[8] Il est vrai qu'il faut prendre en considération le fait que la responsabilité découlant de la loi sur la responsabilité du fait des produits ne peut pas être exclue (art. 8 LRFP). Une partie de la doctrine va d'ailleurs plus loin et considère qu'en règle générale une responsabilité pour des dommages corporels ne peut pas être exclue, ceci pour toutes les prétentions de nature contractuelle et délictuelle.[9]

2. Obligation de rappel

Le rappel n'est pas expressément réglementé dans le droit suisse (en ce qui concerne la situation de droit dans l'UE, cf. ci-après chapitre C).

Un devoir de rappel du vendeur peut néanmoins être dérivé de dispositions existantes. Entrent en ligne de compte

---

[5] Cf. avec d'autres considérations H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, pp. 86 et ss.

[6] H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, pp. 84 et ss, avec d'autres renvois.

[7] ATF 91 II 348.

[8] En effet, selon la jurisprudence et la doctrine dominante, l'erreur essentielle (art. 24 al. 1 chiffre 4 CO) est admise lorsque la responsabilité du fait des défauts de la chose n'est pas exclue mais seulement restreinte. C'est le cas, par exemple, lorsque l'acheteur, au lieu de la résiliation, peut réclamer seulement une réparation. Cf. à ce sujet ATF 107 II 161, 168 considérant 8 ; H. HONSELL : Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, pp. 84 et ss. avec d'autres renvois.

[9] I. SCHWENZER, Beschränkung und Modifikation der vertraglichen Haftung (Restriction et modification de la responsabilité contractuelle) dans: Die Haftung aus Vertrag (La responsabilité découlant du contrat), éditée par A. Koller, Saint-Gall 1998, pp. 198 et ss. avec d'autres renvois.

a) les obligations extracontractuelles d'assurer la sécurité dans la circulation routière[10], c'est-à-dire les obligations découlant du degré général de dangerosité[11], de même que

b) les obligations contractuelles secondaires.

Ces deux possibilités vont être analysées ci-après :

a) Degré de dangerosité

En cas de danger pour l'intégrité corporelle et pour la vie, qui ne peut pas être détourné autrement, une partie de la doctrine approuve une obligation de rappel du producteur, basée sur l'obligation de surveillance du produit, qui découle de la responsabilité du producteur (art. 55 CO).[12]

Mais une telle obligation de rappel du producteur ne peut pas être reportée *telle quelle* sur le vendeur :

- Il y a lieu, en principe, de distinguer entre l'obligation de surveillance qui incombe au producteur et qui perdure aussi longtemps que le produit existe, d'une part, et l'obligation de contrôle qui incombe au vendeur avant la vente de la chose.

- En outre, l'obligation de contrôle du vendeur ne peut aller aussi loin que les obligations de diligence du producteur. En effet, le vendeur n'est pas familiarisé avec le développement et la fabrication de la voiture dans la même mesure que le constructeur.[13]

Cependant, dans certains cas précis, des obligations de contrôle peuvent découler des connaissances spécifiques du vendeur, des coutumes, des usages en vigueur dans le commerce et de la bonne foi (art. 2 CCS).[14] Le Tribunal fédéral a confirmé, par exemple, en droit privé, une obligation de contrôle de l'importateur (cas du siège rabattable, JdT 1986 I 571). De surcroît, il a même admis, en droit pénal, une violation de l'obligation de diligence à la charge du vendeur d'un appareil qui peut comporter des dangers (cas du pont élévateur, ATF 121 IV 10 et ss.). C'est à juste titre que la doctrine a critiqué ces arrêts.[15] Néanmoins, il faut prendre en compte le fait que la jurisprudence reconnaît des obligations de contrôle, de mise en garde et d'information du vendeur aussi bien dans le domaine de la responsabilité contractuelle que dans celui de la responsabilité résultant d'actes illicites.[16] Cela ne signifie toutefois pas qu'il existe en outre une obligation de rappel.

---

[10] Ces obligations de garantie se rapportent au domaine de la construction, de la fabrication et de l'instruction de même qu'à celui de la surveillance des produits après leur introduction sur le marché. Cf. V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile) Zurich 2002, n° 48 et ss. et 316 et ss.

[11] «Celui qui crée un danger (ou maintient un danger), qui pourrait causer des dommages à un tiers, est tenu de prendre les mesures de précaution qui sont nécessaires pour éviter un dommage».

[12] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, pp. 90 et ss. et 93 et ss. avec d'autres renvois.

[13] H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 104.

[14] ATF 66 II 140 ; H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 104.

[15] Cf. notamment H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 108.

[16] Cf. H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème éditions, Berne 2001, p. 105 avec d'autres renvois.

b) Obligations contractuelles secondaires

Si le vendeur a connaissance après coup de défauts qui affectent la chose vendue (par exemple, par le producteur) et qui sont de nature à entraîner des conséquences dommageables, en particulier des dommages mettant en péril l'intégrité corporelle et la vie, il est tenu, selon les règles de la bonne foi (art. 2 CCS), d'en informer l'acheteur. S'il néglige de le faire, il viole une obligation contractuelle secondaire et il peut, de ce fait, être rendu responsable du dommage qui en résulte.[17] Cependant, une obligation de mise en garde et d'information n'équivaut pas à une obligation de rappel.

Jusqu'à présent et dans la mesure où cela est visible, le Tribunal fédéral n'a pas pris position sur la question de savoir si une obligation de rappel peut être dérivée des obligations contractuelles secondaires. Pour autant, il n'est pas possible d'exclure que la jurisprudence reconnaîtrait une telle obligation à la charge du vendeur.

3. Obligation de rembourser les frais et de réparer le dommage

Il convient tout d'abord de rappeler encore une fois qu'en matière d'achat de voitures, la garantie convenue exclut régulièrement les prétentions de l'acheteur, découlant de la loi. C'est pourquoi les bases légales, évoquées ci-après et concernant les prétentions en dommages intérêts, ne s'appliquent que dans des cas exceptionnels.

a) Bases des prétentions en dommages intérêts et délimitations

La disposition générale de l'art. 97 CO, qui, selon la jurisprudence constante du Tribunal fédérale, s'applique concurremment avec les dispositions du contrat de vente en matière de responsabilité[18], ainsi que la disposition spéciale de l'art. 208 al. 3 CO prévoient une responsabilité basée sur la faute,[19] à la charge du vendeur, ceci pour des dommages qui sont survenus en raison du caractère défectueux de la voiture vendue. La charge de la preuve incombe au vendeur, c'est-à-dire que celui-ci doit prouver qu'il n'a commis aucune faute.

En cas de résiliation, c'est-à-dire uniquement si l'acheteur rend la voiture et exige le remboursement du prix d'achat, la loi prévoit encore, outre la responsabilité résultant d'actes illicites, une responsabilité causale pour des dommages «immédiats» (art. 208 al. 2 CO).[20]

---

[17] Comme il s'agit en l'occurrence de la violation d'obligations contractuelles secondaires (art. 97 CO) et non pas d'une garantie des défauts de la chose, c'est le délai de prescription plus long de dix ans, selon l'art. 127 CO, qui est applicable à l'action en dommages intérêts. En outre, durant le délai de prescription s'appliquant au contrat de vente (art. 210 CO : 1 an) ou durant le délai de prescription convenu contractuellement, l'acheteur peut intenter valablement une action en garantie des défauts de la chose. Cf. H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 44.

[18] ATF 108 II 104.

[19] Cette faute ne se rapporte pas au caractère défectueux comme tel mais au fait de la conclusion du contrat en connaissance ou en ignorance par négligence des défauts (ATF 107 II 66 et ss.).

[20] Le Tribunal fédéral ne veut appliquer la responsabilité causale de l'art. 208 al. 2 que parallèlement à la résiliation. En revanche, une partie de la doctrine admet, en application par analogie de cette disposition, une responsabilité causale du vendeur, indépendante de la résiliation, pour le dommage immédiat. Cf. ATF 107 II 165 ; Commentaire bâlois / HONSELL, Obligationenrecht I (Droit des obligations I) I, art. 1 – 529 CO, Bâle 1996, art. 208 n° 7 avec d'autres renvois.

En cas de résiliation, l'acheteur, basé sur l'application par analogie de l'art. 74 al. 2 chiffre 2 CO, a droit au remboursement des frais de transport, étant donné qu'il s'agit d'une dette quérable du vendeur.[21] En revanche, le temps et l'effort que l'acheteur consacre au rappel ne constituent pas un dommage remboursable.

En ce qui concerne le dommage, les délimitations suivantes sont importantes :[22]

- Tout d'abord, il y a lieu d'établir une distinction entre la dépréciation de la chose en raison d'un défaut (qui peut être établie, par exemple, à partir des coûts de réparation : remplacement des freins défectueux) et le dommage ultérieur provoqué par ce défaut.

- Ensuite, il faut faire la différence entre le dommage immédiat et le dommage médiat. Cette délimitation se base sur la longueur de la chaîne causale. Selon la doctrine dominante, sont considérés comme

  - *dommage immédiat* les coûts qui sont en rapport immédiat avec le contrat de vente et l'objet défectueux qui a été acheté, c'est-à-dire un dommage autre que celui qui affecte la chose elle-même (par exemple, endommagement d'une voiture comme conséquence de freins défectueux)[23], notamment les coûts se rapportant à la location d'une voiture de remplacement, à l'utilisation des transports publics (le cas échéant, il y a lieu de tenir compte des avantages réalisés, en particulier de déduire les frais d'essence économisés) à une action judiciaire et autres. En cas de résiliation, le vendeur, selon l'art. 208 al. 2 CO, répond de ces dommages, même sans faute de sa part, comme cela vient d'être précisé ;[24]

  - *dommage médiat* les conséquences dommageables qui ne sont pas en rapport immédiat avec le contrat de vente et avec l'objet défectueux ; il faut en particulier penser au manque à gagner (par exemple, une perte de gain consécutive à un rappel). Le vendeur ne répond de ces dommages que s'il n'arrive pas à prouver qu'aucune faute ne lui est imputable (art. 208 al. 3 CO).

Ces précisions concernent les prétentions contractuelles en dommages intérêts de l'acheteur. Si des tiers subissent des dommages en raison d'un défaut, il faut recourir au droit de la responsabilité extracontractuelle.[25]

b) Les différents postes de préjudice

---

[21] ATF 109 II 32 considérant 4a ; Commentaire bâlois / HONSELL, Obligationenrecht I (Droit des obligations I), art. 1 – 529 CO, Bâle 1996, art. 208 n° 2.

[22] Cf. H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, pp. 101 et ss.

[23] En cas de résiliation, il n'est pas possible de faire valoir ce dommage, étant donné que le véhicule est définitivement restitué.

[24] La doctrine critique en général la distinction entre dommages «immédiats», dont le vendeur répond sans faute de sa part en cas de résiliation, et dommages «médiats» dont il ne répond qu'en cas de faute de sa part. Cf. Commentaire bâlois / HONSELL, Obligationenrecht I (Droit des obligations I), art. 1 à 529 CO, Bâle 1996, art. 208 n° 6 et 9 avec d'autres renvois.

[25] En Suisse, on est plutôt réservé en ce qui concerne la construction du règlement du dommage au tiers, qui est connue en Allemagne. H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Droit de la responsabilité extracontractuelle), 2ème édition, Zurich 1998, n° 363 et ss. Dans la jurisprudence, il n'y a que de rares références à ce sujet (cf. par exemple ATF 97 II 265 et ss, considérants 2 et 4).

aa) Indemnité pour perte de jouissance

La perte de jouissance est un dommage médiat. La question de savoir si elle justifie une indemnité abstraite est controversée dans la doctrine.[26]

Il n'est pas contesté qu'il y a un poste de préjudice indemnisable lorsqu'une atteinte à la fortune est provoquée par une perte de jouissance, notamment lorsque la voiture ne peut pas être louée en raison d'un défaut (perte de revenu) ou lorsque l'acheteur a besoin professionnellement d'une voiture de remplacement. Si l'on peut exiger de l'acheteur qu'il utilise les moyens de transports publics, il n'a pas droit au remboursement des frais d'une voiture de location. Seuls les frais d'utilisation des transports publics sont remboursables. En revanche, les désagréments qui en découlent ainsi que la perte de temps ne sont pas considérés comme des postes de préjudice.[27]

Etant donné qu'en Suisse, la notion de dommage suppose un préjudice économique, celui qui n'utilise la voiture que pour son agrément ou pour des raisons de prestige ne peut prétendre au remboursement des frais pour un véhicule de location.[28] Cela est aussi valable en particulier pour les frais de location dits fictifs, c'est-à-dire lorsque les frais d'une voiture de location sont facturés sans qu'une voiture de location ait été effectivement louée.[29]

Les frais se rapportant à un véhicule de location ou l'usage d'un moyen de transport public font partie du dommage immédiat. Par conséquent, en cas de résiliation, le vendeur est responsable même sans faute de sa part (art. 208 al. 2 CO). En revanche, la perte de gain fait partie du dommage médiat. C'est pourquoi l'obligation de la réparer suppose une faute du vendeur.[30]

bb) Perte de gain

Cf. les considérations développées au point aa).

cc) Frais de transport

Quant aux frais de transport pour ramener le véhicule dans le but d'effectuer une réparation, ils constituent bien un dommage médiat dont le vendeur ne répond qu'en cas de faute. En revanche, en cas de résiliation et sur la base de l'application par analogie de l'art. 74 al. 2

---

[26] Cf. V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 132 et ss. et 597 et ss. H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Droit extracontractuel de la responsabilité civile), 2ème édition, Zurich 1998, n° 184 et ss. 312 et ss. et 371 et ss. avec chacun de nombreux renvois.

[27] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 699 et ss.

[28] H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Droit de la responsabilité extracontractuelle), 2ème édition, Zurich 1998, n° 314.

[29] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 726 ; voir également ATF 126 III 393 et ss.

[30] Cf. H. HONSELL, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), 3ème édition, Zurich 2000, p. 10 ; H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Droit de la responsabilité extracontractuelle), 2ème édition, Zurich 1998, n° 333 et ss.

chiffre 2 CO, l'acheteur a droit au remboursement des frais de transport, même sans faute du vendeur, étant donné qu'il s'agit d'une dette quérable de ce dernier.[31]

dd) Carburants et autres pièces

Les carburants et autres pièces, qui sont utilisées pour effectuer la réparation, font partie des coûts de réparation dont l'acheteur pourrait réclamer le remboursement en cas de réduction du prix à titre de moins-value. C'est pourquoi le vendeur doit en principe prendre ce poste de préjudice à sa charge.[32] Bien entendu, demeurent réservées les clauses divergentes de la garantie convenue contractuellement.

ee) Voiture de remplacement / moyens de transport public / taxi

Cf. les considérations développées au point aa).

ff) Coûts provoqués par un accident avec la voiture de remplacement

En cas d'accident, l'acheteur ne devrait, en principe, pas être plus mal traité que s'il avait circulé avec la couverture d'assurance en vigueur pour sa propre voiture. Par conséquent, l'acheteur peut faire valoir auprès du vendeur, à titre de dommages intérêts, des montants non couverts par l'assurance, qui restent à sa charge. Toutefois, cela suppose de nouveau une faute du vendeur. En outre, la faute de l'acheteur dans la survenance de l'accident peut aussi jouer un rôle dans la fixation du montant de la réparation due.

Etant donné que l'acheteur n'est pas familiarisé avec la voiture de location, qu'il s'agit habituellement de voiture neuves et que les loueurs de véhicules couvrent eux-mêmes entièrement les petits dommages, il y a lieu d'accorder aussi au lésé pour la voiture de location les frais d'une assurance casco complète. Ce faisant, on s'épargne en outre des discussions pour déterminer si un accident avec une voiture de location doit être mis à la charge du vendeur à titre de dommage consécutif au défaut.[33]

B. Prétentions en dommages intérêts à l'endroit du producteur

1. Bases légales générales

Sur la base du contrat, le détenteur d'un véhicule ne peut pas faire valoir de prétentions en dommages intérêts à l'endroit du producteur ou constructeur qui n'est pas lui-même vendeur. Il ne le peut que sur la base de la responsabilité extracontractuelle.

---

[31] ATF 109 II 32 considérant 4a ; Commentaire bâlois / HONSELL, Obligationenrecht I (Droit des obligations I), art. 1 – 529 CO, Bâle 1996, art. 208 n° 2.

[32] Cf. H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, pp. 98 et ss.

[33] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse des obligations), Zurich 2002, n° 701.

En relation avec la vente de véhicules, l'application du principe général du degré de dangerosité est déterminante.[34] La condition préalable à l'existence d'un droit découlant d'un acte illicite est la preuve d'une violation (fautive)[35] par le producteur ou constructeur d'obligations d'assurer la sécurité de la circulation.

Ces devoirs d'assurer la sécurité du trafic se rapportent aux secteurs de la construction, de la fabrication et de l'instruction ainsi qu'à la surveillance du produit après son introduction sur le marché :[36]

- *Faute de construction :* toute la production d'un type de véhicule est constituée d'objets défectueux parce que le concept comporte des fautes ;[37]

- *Faute de fabrication :* à la différence de la faute de construction, le concept est irréprochable mais différents véhicules ont été montés de manière défectueuse ;[38] dans le secteur de la construction de véhicules, on parle à ce sujet de «véhicule du lundi», par allusion au fait qu'en début et en fin de semaine le pourcentage de faute se situe au dessus de la moyenne chez les constructeurs ;[39]

- *Faute d'instruction :* le véhicule est défectueux du fait que le mode d'emploi ne rend pas ou pas suffisamment attentif aux risques particuliers qui sont liés à son emploi ;[40]

- *Faute de surveillance (des produits) :* après la mise en circulation du véhicule, il apparaît que celui-ci ne correspond pas au standard de sécurité attendu ou exigé ;[41] néanmoins, le producteur ou fabricant ne remplit pas son obligation de surveillance du produit sur le marché et néglige de ce fait de prendre les mesures nécessaires pour éviter des dommages (par exemple, modification de la procédure de construction, avertissements et même, éventuellement, rappel de la série de produits).[42]

Les bases légales des prétentions en dommages intérêts qu'il y a lieu de prendre en considération sont la loi sur la responsabilité du fait des produits (LRFP) et, concurremment, les dispositions générales du code des obligations (art. 41 et ss. CO et la responsabilité du producteur selon l'art. 55 CO).[43]

---

[34] «Celui qui crée (ou maintient) une situation qui peut causer un dommage à un tiers est tenu de prendre les mesures de précaution nécessaires pour prévenir un dommage».
[35] La condition préalable à l'existence de la faute du producteur tombe dans le cas d'une responsabilité causale légale (par exemple, art. 55 CO et LRFP).
[36] Cf. V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 48 et ss. et 316 et ss.
[37] Cf. W. FELLMANN, Produzentenhaftung in der Schweiz (Responsabilité des producteurs en Suisse), RDS 107 I, 1988, pp. 275 et ss.
[38] W. FELLMANN, ibid.
[39] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 321.
[40] Cf. W. FELLMANN, Produzentenhaftung in der Schweiz (Responsabilité des producteurs en Suisse), RDS 107, I, 1988, pp. 275 et ss.
[41] Cela signifie qu'il y a une faute dite de développement (H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, Droit de la responsabilité extracontractuelle, 2ème édition, Zurich 1998, n° 1216 et ss).
[42] Cf. W. FELLMANN, ibid.
[43] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 384.

2. Obligation de rappel

a) Loi sur la responsabilité du fait des produits

La loi sur la responsabilité du fait des produits n'accorde à l'acheteur que le droit d'obtenir la réparation du dommage subi mais ne prévoit pas d'obligation de rappel du producteur.[44]

b) Responsabilité du producteur (art. 55 CO)

La responsabilité du producteur se base sur les devoirs d'organisation de l'employeur, développés par la jurisprudence. Quant au fond, il s'agit des devoirs de diligence du fabricant des marchandises. En fonction de ceux-ci, le producteur doit veiller à ce que ses produits n'occasionnent pas de dommages à des tiers. Il doit garantir que ses produits ne provoquent pas de dommages, soit en procédant à un contrôle (final) de la marchandise soit, si cela n'est pas possible, en recourant à un mode de construction qui soit sûr.[45]

Comme cela a déjà été évoqué précédemment, le soin qu'il convient d'apporter à la construction et à la fabrication des produits de même que l'obligation d'information et de surveillance des produits sont des aspects d'une organisation fonctionnelle des procédures de travail.[46] Une partie de la doctrine déduit de l'obligation de surveillance des produits une obligation de rappel proprement dite du producteur. Si l'on entre dans les détails, les obligations suivantes entrent en ligne de compte :[47]

- L'obligation de surveillance des produits, qui incombe au producteur, consiste à contrôler ou à faire contrôler si un produit a fait ses preuves dans la pratique afin que celui-ci puisse tirer les conséquences nécessaires des dangers qui se sont révélés à cette occasion et qui lui étaient jusqu'alors restés inconnus. Dans ce contexte et comme pour toutes les obligations ayant pour objet d'écarter un danger, l'obligation de surveillance des produits s'apprécie en fonction de l'importance et de la nature des mises en danger qui peuvent se produire. Dans tous les cas où la vie et l'intégrité corporelle des usagers d'un produit peuvent être exposées à des atteintes sérieuses, des mesures étendues sont en règle générale nécessaires.[48]

- S'il reçoit des avis de sinistre, le producteur doit examiner soigneusement si les accidents signalés sont à mettre au compte de fautes de construction, de fabrication et d'instruction ou de mauvaises utilisations. Dans les cas où il s'avère impossible de déterminer immé-

---

[44] Cf. H.-J. HESS, Kommentar zum Produktehaftpflichtgesetz (Commentaire de la loi sur la responsabilité du fait des produits), 2ème édition, Berne, Stuttgart et Vienne 1996, art. 4 n° 42 et ss. avec d'autres renvois.

[45] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 316.

[46] V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 317.

[47] Cf. à ce sujet H.-J. HESS, Kommentar zum Produktehaftpflichtgesetz (Commentaire de la loi sur la responsabilité du fait des produits), 2ème édition, Berne, Stuttgart, Vienne 1996, art. 4 n° 42 et ss. avec d'autres renvois.

[48] En particulier la mise sur pied d'une organisation externe pour rassembler les plaintes des clients, pour les contrôler, pour suivre les résultats de congrès scientifiques et techniques, pour rassembler, évaluer et interpréter la littérature spécialisée etc. Cf. à ce propos H.-J. HESS, Kommentar zum Produktehaftpflichtgesetz (Commentaire de la loi sur la responsabilité du fait des produits) 2ème édition, Berne, Stuttgart, Vienne 1996, art. 4 n° 44 et ss.

diatement si le produit peut être considéré comme la cause du dommage, il faut répéter les procédures de test et de contrôle, auxquelles il a été procédé avant l'introduction du produit sur le marché. Suivant les circonstances, le producteur doit prendre des dispositions préventives dès avant l'éclaircissement de cette question, principalement lorsque, sur la base d'une suspicion qui ne présente pas de caractère d'urgence mais qu'il convient de prendre au sérieux, il y a lieu de craindre que des atteintes à la santé puissent se produire.

- Celui qui prend conscience du fait que son produit peut provoquer des dommages doit, conformément à son obligation de diligence, faire en sorte que, dans la mesure du possible, de tels dangers soient écartés.

- S'il y a lieu d'écarter des dangers en procédant à des modifications dans la construction ou le montage du produit, le producteur ne peut continuer la production que lorsqu'il a procédé à ces modifications. Il est tenu de procéder à une modification de ses produits même si d'autres producteurs continuent de produire de manière traditionnelle. Il peut aussi éventuellement suffire de modifier les caractéristiques du produit ou le mode d'emploi. Ce faisant, le producteur doit tenir compte du fait que l'utilisateur, qui est déjà familiarisé avec le produit, a besoin d'une indication particulièrement précise pour prendre en compte de nouvelles mises en garde. Dans le cas où ni une modification d'un produit ni une information concernant le produit n'est possible, le producteur doit arrêter la distribution du produit en question.

- En relation avec les produits qui ont déjà été livrés, le producteur doit faire tout ce qui, en fonction des circonstances, peut être exigé de lui pour écarter tout danger. Par conséquent, il peut suffire que le producteur fasse parvenir après coup à l'acheteur ou au consommateur des indications supplémentaires concernant le maniement du produit ou des mises en garde correspondantes.

- Suivant les circonstances, pour atteindre toute la population, il peut même s'avérer nécessaire de procéder à des actions de grande envergure, dans la presse, à la radio et à la télévision, et de les répéter plusieurs fois. La mesure la plus radicale et la plus coûteuse pour celui qui l'entreprend est *le rappel de séries entières de produits*. Cette mesure est connue en particulier dans la branche automobile où, en cas de défauts importants dans la production de série, elle est souvent inévitable. Lorsque le danger est considérable, ce genre d'action doit également être porté à la connaissance du public par la voie de la presse, de la radio et de la télévision. Le producteur doit alors faire en sorte que le défaut puisse être réparé dans les ateliers correspondants sous contrat ou dans sa propre entreprise. Lorsque la vie et la santé de personnes ou de la communauté sont en danger, des considérations d'ordre économique doivent passer au second plan.[49]

Comme cela a été précisé, les obligations qui viennent d'être citées ont été développées par la doctrine. Jusqu'à présent, le Tribunal fédéral n'a, en revanche, pas décidé s'il existe vraiment

[49] Cf. à ce sujet H.-J. HESS, Kommentar zum Produktehaftpflichtgesetz (Commentaire de la loi sur la responsabilité du fait des produits), 2ème édition, Berne, Stuttgart, Vienne 1996, art. 4 n° 42 et ss. V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n° 328 ; H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Responsabilité civile extracontractuelle), 2ème édition, Zurich 1998, n° 1218 ; H. HONSELL, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), 3ème édition, Zurich 2000, pp. 175 et ss.

une obligation de rappel du producteur.[50] Mais compte tenu des exigences constamment en augmentation du Tribunal fédéral en ce qui concerne les obligations du producteur de marchandises, il faut s'attendre à ce que, dans un cas concret, l'obligation de rappel soit retenue.

3. Obligation de rembourser les frais et de réparer le dommage

a) Loi sur la responsabilité du fait des produits

La loi sur la responsabilité du fait des produits accorde à l'acheteur le droit à la réparation du dommage par le producteur si un défaut du véhicule, qui, en fonction de l'état de la technique du moment, existait déjà lors de la mise en circulation, a provoqué des lésions corporelles ou a endommagé une chose utilisée principalement à titre privé.[51]

Si le producteur ne peut pas être identifié, l'importateur et, en fin de compte, le dernier vendeur répondent subsidiairement du dommage (art. 2 LRFP). La responsabilité existe indépendamment d'une faute (art. 1er LRFP).

Le producteur ne répond pas du dommage causé au produit lui-même (art. 1er al. 2 LRFP). Pour cette raison et aussi parce que la LRFP ne prévoit pas d'obligation de rappel du producteur, ce dernier ne répond pas non plus, sur la base de la LRFP, des frais entraînés par un rappel.

b) Responsabilité du producteur (art. 55 CO)

Comme c'est le cas avec la LRFP, les dispositions générales du CO concernant la responsabilité, y compris l'article 55 CO, ne règlent que les conséquences de la responsabilité dans le cas où un véhicule défectueux a causé un dommage. La simple livraison d'un véhicule défectueux ne justifie pas de responsabilité extracontractuelle du producteur.[52] S'il se produit un dommage matériel ou corporel, le producteur responsable ne répond par conséquent que du dommage proprement dit mais pas des frais nécessités par l'élimination du défaut originel.

---

[50] Mentionnons que, dans un cas concret, le tribunal supérieur ou Obergericht de Zurich a rejeté l'obligation de rappel, à vrai dire seulement dans un *obiter dictum.* Cf. arrêt du 19.1.1984 dans ZR 1985 n° 4 p. 11.

[51] Les obligations de diligence du producteur, conformément à la LRFP prennent fin avec la mise en circulation du produit dans un état irréprochable. En revanche, sur la base de la responsabilité du producteur découlant de l'art. 55 CO, celui-ci doit surveiller le produit également après son introduction sur le marché pour déterminer si s'il apparaît des risques qui, au moment de la mise en circulation et selon l'état de la science et de la technique, n'étaient pas décelables (des défauts dits de développement) et si, le cas échéant, il y a lieu de prendre des mesures appropriées de défense. Cf. à ce sujet H.-J. HESS, Kommentar zum Produktehaftpflichtgesetz (Commentaire de la loi sur la responsabilité du fait des produits), 2ème édition, Berne, Stuttgart, Vienne 1996, art. 4 n° 42 et ss. avec d'autres renvois.

[52] H. HONSELL, Schweizerisches Obligationenrecht (Droit suisse des obligations), partie spéciale, 6ème édition, Berne 2001, p. 108. Cf. cependant aussi ATF 107 II 161 où l'application d'une responsabilité délictuelle a été en principe approuvée dans le cas d'un défaut affectant la chose elle-même (vente d'un terrain pollué par du pétrole). Mais d'un point de vue pertinent, la simple livraison d'une propriété défectueuse ne remplit la condition de l'illicéité selon l'art. 41 CO. Le dommage de l'acheteur ne consiste pas dans une violation de son droit de propriété mais, par exemple, dans les dépenses nécessaires pour éliminer la terre polluée. En revanche, la jurisprudence allemande qualifie d'illicite la livraison d'une propriété défectueuse lorsque seulement une partie fonctionnellement limitée d'une machine est défectueuse mais que cela conduit à la destruction ou à des dommages de la chose dans son ensemble (défaut qui en entraîne d'autres ; BGHZ 86, 256 ; BGHZ 67, 359).

Même si une obligation de rappel, basée sur la responsabilité du producteur, était reconnue, la doctrine laisse ouverte la question de savoir si cette obligation impliquerait aussi celle de la réparation du dommage en ce qui concerne les frais qui en découlent.[53]

En conclusion, il faut retenir que, sur la base de la situation de droit actuelle, le producteur ne répond pas des coûts liés à un rappel. Il n'est tenu à verser des dommages intérêts que si un véhicule défectueux provoque un dommage corporel ou matériel. Cependant, il serait souvent dans l'intérêt du constructeur de procéder spontanément à un rappel pour prévenir des événements dommageables donnant lieu à des prétentions en dommages intérêts.

C) La situation de droit dans l'UE

Sur le plan européen, il y a principalement lieu de mentionner la directive concernant la responsabilité du fait des produits,[54] la directive concernant la sécurité des produits en général[55] ainsi que la directive se rapportant à certains aspects de la vente de biens de consommation.[56] Il sera précisé ci-après de quelle manière ces directives réglementent l'obligation de rappel et les coûts qu'elles génèrent.

1. Obligation de rappel

Dans la CE, il existe depuis 1985 une directive concernant la responsabilité du fait des produits,[57] qui obligeait les Etats membres de prévoir dans leur législation nationale une responsabilité du producteur à raison de produits défectueux.[58] En 1992, cette directive a été complétée par une directive préventive concernant la sécurité des produits.[59] Selon cette directive, les producteurs sont tenus, entre autres, de surveiller les produits, d'informer les consommateurs au sujet des dangers découlant de l'usage de biens de consommation et, le cas échéant, prendre les mesures nécessaires pour écarter tout danger. Le rappel du produit en question du marché constitue notamment l'une de ces mesures. Ce qui est essentiel, c'est que les autorités compétentes puissent mettre le public en garde contre des dangers, voire même ordonner un rappel, si les producteurs concernés ne font rien (art. 6 al. 1 lit. e et h).[60]

---

[53] On pourrait penser, d'une part, aux frais de réparation / remise en état de la voiture elle-même et, d'autre part, aux autres frais tels perte de revenu, location d'une voiture de remplacement et autres désagréments (perte de temps et efforts à consentir). En principe, le défaut originel affectant le véhicule n'entraîne qu'une responsabilité basée sur le contrat. Il n'existe pas de responsabilité extracontractuelle pour les autres frais tels que la perte de revenu et la voiture de remplacement, étant donné que le domaine de protection des obligations de diligence entraînant une responsabilité délictuelle ne s'étend qu'aux lésions corporelles ou aux dégâts matériels et qu'en revanche, les dommages à la fortune, dont il est ici question, ne sont pas régulièrement protégés. Cf. H. REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht (Droit de la responsabilité extracontractuelle), Zurich 1998, n° 698 et ss. De toute façon, le temps et les efforts ne constituaient pas un dommage remboursable.

[54] Directive du Conseil du 25.07.1985, 85/374/CEE.

[55] Directive du Conseil du 29.06.1992, 92/59/CEE, valable jusqu'au 15.01.2004, remplacée ensuite par la directive du Conseil et du Parlement européen du 03.12.2001, 2001/95/CE.

[56] Directive du Parlement européen et du Conseil du 25.05.1999, 1999/44/CE.

[57] Directive du Conseil du 25.07.1985, 85/374/CEE.

[58] Cf. R.H. Weber / D. THÜRER / R. ZÄCH, Produktehaftpflicht im europäischen Umfeld (Responsabilité à raison des produits dans le contexte européen), Zurich 1994, pp. 145 et ss.

[59] Directive du Conseil du 29.06.1992, 92/59/CEE, valable jusqu'au 15.01.2004.

[60] Cf. R.H. WEBER / D. THÜRER / R. ZÄCH, Produktehaftpflicht im europäischen Umfeld (Responsabilité à raison des produits dans le contexte européen), Zurich 1994, pp. 189 et ss.

Cette directive concernant la sécurité des produits a été récemment complétée :[61] d'ici le début du 2004, les membres de l'UE doivent mettre en vigueur une réglementation qui impose des obligations plus étendues non seulement aux producteurs mais aussi aux commerçants. Les producteurs, en particulier, doivent être expressément soumis à une obligation de rappel en cas de danger. A l'avenir, les commerçants devront prendre des mesures pour qu'une mise en garde efficace ou un rappel soient réellement possibles. Par conséquent, ils ne sont plus simplement tenus de surveiller les produits mis en circulation mais ils doivent aussi transmettre aux autorités compétentes des précisions concernant les dangers et établir et conserver une documentation qui permette de retrouver trace des produits en question (cf. art. 5).[62] La nouvelle directive prescrit, en outre, une collaboration renforcée entre les autorités de surveillance et les Etats membres car ce n'est que de cette manière que l'objectif de protection est possible. En effet, précisément en cas de rappel de produits dangereux, outre les autorités de surveillance, la Commission doit être mise au courant de chaque mesure.[63] Comme cela est déjà prévu dans l'ancienne directive, l'autorité compétente doit disposer du pouvoir d'ordonner ou d'organiser le rappel effectif et immédiat de tous les produits dangereux déjà mis en circulation ainsi que la mise en garde des consommateurs (art. 8 al. 1 lit. f).

2. Obligation de rembourser les frais et de réparer le dommage

La directive de 1985 concernant la responsabilité du fait des produits ne règle pas la question du rappel et des frais qui en découlent. Quant à la directive de 1992 concernant la sécurité des produits, elle règle certes le rappel mais pas les frais qui y sont liés.

La nouvelle directive de 2001 concernant la sécurité des produits ne comporte que dans son préambule le principe selon lequel, en cas de rappel, les Etats membres peuvent à la rigueur prévoir «une forme appropriée d'indemnisation». L'échange du produit ou un remboursement sont mentionnés à titre d'exemples.[64] Il ne reste plus qu'à attendre pour voir si et comment les Etats membres feront usage de cette possibilité.

Pour ce qui a trait aux prétentions en dommages intérêts à l'encontre du vendeur, il est possible de recourir à la directive de 1999[65] concernant la vente de biens de consommation, dans le cadre de la garantie à raison des défauts de la chose : pour les défauts qui existaient au moment de la livraison, l'acheteur dispose pendant deux ans (pour autant que ce délai ne soit ni excessif ni disproportionné) d'un droit inaliénable et gratuit à la réparation (art. 3 et 5).[66] «Gratuit» signifie que le vendeur ne doit pas prendre à sa charge «les coûts nécessaires à la remise du bien de consommation dans l'état prévu par le contrat, en particulier les coûts d'expédition, de main d'œuvre et de matériel». Cette directive devait être mise en œuvre par les Etats membres jusqu'au début de l'année 2002.[67]

---

[61] Directive du Conseil et du Parlement européen du 03.12.2001, 2001/95/CE.
[62] EuZ 2002 19.
[63] Chiffres 25 et ss. du préambule de la directive 2001/95/CE.
[64] Chiffre 19 du préambule de la directive 2001/95/CE
[65] Directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 25.05.1999 en ce qui concerne certains aspects de la vente de biens de consommation et les garanties pour les biens de consommation.
[66] Les Etats membres peuvent prévoir que, pour faire valoir ses droits, l'acheteur doit informer le vendeur des éléments contraires au contrat, ceci dans un délai de deux mois à compter du moment où il a constaté ces éléments.
[67] Si une directive n'est pas mise en œuvre dans les délais prescrits, l'Etat membre doit prendre en charge les dommages qui peuvent en résulter.

D. Que faut-il demander au législateur ?

En 1994, la Suisse a mis en vigueur la loi sur la responsabilité du fait des produits. Ce faisant, elle a repris la directive européenne concernant la responsabilité en raison des produits. Au sein de la CE, cette directive a été complétée en 1992 par la directive concernant la sécurité des produits en général, qui a été elle-même encore complétée et améliorée.

La *directive concernant la sécurité des produits comble une lacune importante.* En effet, il ne doit pas seulement être question de donner au consommateur le droit à la réparation du dommage qu'il a subi ; il faudrait bien plutôt empêcher que des produits reconnus dangereux restent sur le marché. Car il ne peut pas être exclu qu'en cas de défaut affectant un type de véhicule, qui n'occasionne que rarement des dommages, le constructeur procède à une évaluation des coûts et, sur cette base, renonce à procéder à un rappel. L'exemple le plus connu est celui de la Ford Pinto, sur laquelle le réservoir d'essence était placé directement près du pare-chocs arrière, ce qui, lors de collisions par l'arrière ou télescopages, avait provoqué des explosions et de nombreux morts et blessés. Néanmoins, pour des motifs de coûts, Ford commença par renoncer à procéder à un rappel. Dans ce contexte, un tribunal américain accorda à un demandeur des dommages intérêts de l'ordre de plusieurs millions.

Il conviendrait que le législateur règle l'obligation de rappel si l'on ne veut pas que, dans des cas où la vie et l'intégrité physique sont en jeu, le rappel dépende de considérations liées aux coûts, ceci d'autant plus qu'en Suisse les jugements condamnant à des dommages intérêts ne peuvent avoir d'incidences sur de telles considérations.[68]

Dans ce domaine, la Suisse ne devrait en tout cas pas rester en retrait du droit européen et devrait reprendre la directive concernant la sécurité des produits de même que la loi sur la responsabilité à raison des produits. Il serait en particulier souhaitable, comme le Conseil fédéral l'a déjà proposé le 28 juin 2001, qu'une autorité soit créée et chargée d'assumer la coordination en matière de sécurité des biens de consommation. Cette autorité pourrait aussi s'occuper de l'exécution des obligations incombant aux producteurs et aux vendeurs.

Si la Suisse reprend la directive européenne concernant la sécurité des produits, cela *ne devrait guère changer quelque chose pour les constructeurs de voitures,* étant donné que les conditions du marché suisse seraient simplement adaptées à celles des pays de la CE. En revanche, cela clarifierait la situation pour les automobilistes suisses en ce qui concerne les droits qu'ils pourraient faire valoir dans le cas de véhicules défectueux.

Mais ce n'est pas seulement l'obligation de rappel qui devrait être réglementée mais aussi la prise en charge des coûts. La situation de droit actuelle, en fonction de laquelle les frais en relation avec l'exécution du rappel incombent au détenteur du véhicule, est peu satisfaisante. Les frais à consentir pour écarter le danger et, dans le domaine de la voiture, pour louer une voiture de remplacement devraient au moins être supportés par le constructeur

Novembre 2002

---

[68] Cf. V. ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht (Droit suisse de la responsabilité civile), Zurich 2002, n°. 318.